航空ファン
KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
三菱
烈風



☆特集☆
1976年　国際航空宇宙ショー開催さる
テスト報告　新鋭 B-1 爆撃機の操縦性
未発表写真集　硫黄島基地の零戦隊他

'77 JANUARY **1**

BUNRIN-DO JAPAN　$3.30

空母ミッドウェイの艦載機

AIRCRAFT NESTED AT USS MIDWAY CVA-41



厚木基地に着陸する第93攻撃飛行隊（VA-93）所属のA-7A。
A-7A of VA-93 landing at Atsugi NS



厚木基地のエプロンで整備中の第115攻撃飛行隊（VA-115）所属のKA-6D。
KA-6D of VA-115 under maintenance at Atsugi NS



第115攻撃飛行隊（VA-115）所属のKA-6D。
KA-6D of VA-115





第161戦闘飛行隊（VF-161）所属のF-4N。
F-4N of VF-151



第151戦闘飛行隊（VF-151）所属のF-4N。
F-4N of VF-161

1976年

国際航空宇宙ショーの参加機

JAPAN INTERNATIONAL AEROSPACE SHOW 1976





マクダネル・ダグラスTF-15Aイーグル。
MacDonnell Douglas TF-5A Eagle



グラマンF-14Aトムキャット、空母エンタープライズの第2戦闘飛行隊（VF-2）所属機。

Grumman F-14A Tomcat of USS CVN-65 Enterprise VF-2.



航空自衛隊のアクロバットチーム"ブルーインパルス"のF-86F。
F-86F of JASDF Show Team "Blue Impulse"

ロッキードSR-71A
LOCKHEED SR-71A

エドワーズ基地で公開されたSR-71A。この角度からの写真はめずらしい。垂直尾翼にリスのマークが描かれている。



(Photo by Bob Morrison)



マーキ空軍基地の公開日に展示された，ビール空軍基地の第９戦略偵察連隊（9th SRW）所属のSR-71A。
SR-71A from 9th SRW at Beale AFB, displayed at March AFB Open House.
(Pho by F.B.Mormillo)

前ページと同じ機体で，右は垂直尾翼に描かれたマーク。
Markings on the vertical tail



(Photo by Bob Morrison)



(Photo by Bob Morrison)



このページはマーチ空軍基地の公開日に展示された第100戦略偵察連隊（100th SRW）所属のU-2。写真のように機首レドームが長く改造された機体。

(Pho by F.B.Mormillo)

U-2 of 100th SRW, March AFB. Note the modi-fied radome.

(Pho by F.B.Mormillo)





ポイントマグー基地の航空機

AIRCRAFT OF POINT MAGU NMC

(Pho by F.B.Mormillo)

(Pho by F.B.Mormillo)

このページは第305攻撃飛行隊（VA-305）のA-7Aで，上はアメリカ建国200年記念の塗装をしたVA-305の隊長機．

A-7A of VA-305. Top is the Bicentennial color-schemed VA-305 Commander's plane.





QT-2Bバッアイ。
QT-2B Buckeye

(Pho by F.B.Mormillo)

(Pho by F.B.Mormillo)

グレイ迷彩をした第4実験開発飛行隊（VX-4）のF-14A。
F-14A of VX-4, gray-camouflaged



VX-4所属のUS-2B。
US-2B of VX-4

(Pho by F.B.Mormillo)





米戦略空軍所属のFB-111。マーチ空軍基地の公開日に展示されたもの。
FB-111 of SAC displayed at a March AFB Open House

(Pho by F.B.Mormillo)



イスラエル空軍向けロッキードC-130H。
Lockheed C-130H in use for Israeli AF

(Photo by R.E. Kling)



韓国海軍向けのS-2E対潜機。 S-2E anti-sub patrol plane for the ROK Navy

(Photo by R.E. Kling)

コンコルド生産6号機
CONCORDE PRODUCTION VERSION NO.6



ロンドン～バーレーン間に就航している，英国航空のコンコルド。同航空は，去る1月21日にコンコルド第1便が就航している。
British Airways inaugurated the service from London to Bahrain on Jan. 21, 1976

IAI クフィール戦闘機　　I. A. I. KFIR FIGHTER





前ページとこのページは，クフィールを基に開発されたクフィールC-2。胴体側面にカナード翼が付き，主翼前縁はソーカット付になっている他機首も細く改造されている。同機はこれらの改造により，低速時の操縦性がよくなったといわれる。次ページは現在イスラエル空軍に実用配属されているIAIクフィール戦闘機。

(This and previous pages) This canard configuration fighter is an improved version of the basic Kfir, featuring also wing leading edge saw teeth and small nose strakes. These modifications improved considerably the maneuverability of the aircraft at low speeds. (Next page) I.A.I. Kfir fighters in service for Israli Air Force.


709
725



ゼネラル・ダイナミックス　YF-16 1号機完成

FIRST FULL-SCALE VERSION F-16A ROLLED OUT

▲去る10月20日に、ゼネラル・ダイナミックスのフォートワース工場で完成した、F-16の量産先行型第1号機。機首にベルギー、デンマーク、オランダ、ノルウェー、アメリカの国旗が描かれている。なお、この5ヵ国空軍からの要請で、アメリカおよびヨーロッパで協同製造契約に基き、数年内に約1,000機が製造される予定である。
▼試作機YF-16(左)とF-16 1号機。

▲The first USAF/General Dynamics F-16A of eight full-scale development aircraft was rolled out on October 20 at the company's Ft. Worth, Tex., facility. Flag markings of Belgaim, Denmark, Holland, Norway and America indicate that about 1,000 planes will be produced for those countries in several years.
▼Prototype YF-16 (left) and F-16A





ソ連空軍の新鋭機

飛行前の打合わせをするソ連空軍のパイロットたち。右手の乗機は超音速の可変翼戦闘機MiG-23の複座練習型，MiG-23U“フロッガーC”。タンデム複座の同機は，後席が前席よりもやや高くなっており，戦闘訓練のほかに，戦闘の実用機としても使われている。可変翼はいっぱいに後退させた位置であるが，広角レンズで撮影したため，大鋸歯になっている可変翼内側の前縁部が誇張されて見える。（TASS）



⬆ 離陸するMiG-23 "フロッガーD"。MiG-23には，原型の "フロッガーA"，制空戦闘型の "フロッガーB" それに複座練習型の "フロッガーC" と最新型である対地攻撃型の "フロッガーD" と四つのバリエーションが確認されているが，写真の機体はその "フロッガーD" である。可変翼を開いて離陸するところ。（TASS）

⬇ 編隊で離陸するMiG-21 "フィッシュベッド"。共産側陣営の主力戦闘機として君臨していた本機も，最近ではいささか旧式となったが，ワルシャワ条約機構諸国やアラブ，キューバ，アフリカ諸国などで，まだ数多くが就役している。写真の機体は，上のMiG-23 と同じく，レニングラード軍管区に配備されている各機である（TASS）





IAIアラバ

I.A.I. ARAVA

▲イスラエルの軍用STOL輸送機IAIアラバ
▼ターボファン・ジェット使用のビジネス機IAIウェストウインド1124の試作1号機。同機は7人乗りで航続距離は4,260km。今年5月から引渡しが開始されている。

▲I.A.I. ARAVA, light STOL military transport.
▼I.A.I. WESTWIND 1124: First prototype of the turbofan powered business jet. It can fly 7 passengers to a distance of 4,260km. First deliveries began in May 1976.

IAIウエストウインド 1124

I.A.I. WESTWIND 1124





1976年国際航空宇宙ショー
JAPAN INTERNATIONAL AEROSPACE SHOW 1976



去る10月17日から24日まで、埼玉県の航空自衛隊入間基地において、1976年国際航空宇宙ショーが開催された。今回の参加機は第二次大戦の名機零戦から次期ＦＸの候補機Ｆ-14、Ｆ-15の最新鋭機をはじめとし、民間、軍用機80機余りにおよんだ。中でも連日行なわれたＦ-14、ＴＦ-15による派手なデモフライトは一般見学者の注目を集めていた。





デモフライトする岩国基地の第513海兵攻撃飛行隊（VMA-513）所属のAV-8Aハリアー。

海上自衛隊第71航空隊所属のUS-1救難飛行艇。



米空軍のC-5Aギャラクシー。



米陸軍のAH-1ヒューコブラ攻撃ヘリコプタ。







“ブルーインパルス”のF-86F。右はカーゴドアを開いて飛行するC-1輸送機。



空母ミッドウエイ搭載の第115早期警戒飛行隊（VAW-115）所属のE-2Bホークアイ。



米海軍のP-3Cオライオン対潜哨戒機









上は民間のアクロバットチーム“レッドイーグル”が使用しているピッツスペシャル。中は同じく“レッドイーグル”のＦＡ-200。下は富士700ビジネス機。





ポイントマグー基地の翼



カリフォルニア州ポイントマグー海軍航空基地の航空機を紹介しよう。このページは海軍航空予備訓練部隊（NAVAL AIR RESERVE）第305攻撃飛行隊（VA-305）所属のA-7Aコルセア II。

WING AT POINT MUGU NS

Photos by F.B.Mormillo





上２枚は機体全面を赤く塗装したＱＴ-33Ａ標的機。







このページ上と下はポイントマグー・テストセンター(PMTC)で標的用に使用されているQT-2Bバックアイ練習機。左ページ下は標的用のQF-86H。





このページ上と右ページ上２枚は第４実験開発飛行隊（ＶＸ－４）所属のＦ－４Ｊ。下と右下は同じくＶＸ－４所属のＦ－14Ａ。ＶＸ－４は海軍の空戦機動法および空対空兵器の開発を担当している部隊である。













機体にアメリカ建国200年記念の塗装を施した空母キティーホーク搭載の第8ヘリコプタ対潜戦闘飛行隊(HS-8)所属のSH-3D。

この写真と下は第65哨戒飛行隊所属のP-3B対潜哨戒機。







オーストラリアのウイリアムズタウン空軍基地で、オーストラリア空軍のミラージュIIIに囲まれたフォッカー3葉機。同機はアメリカアイダホ州アソールのパイロット、ウエイン・アンダーソン氏が、10月に行なわれた5日間オーストラリア横断飛行レース（4,020km）に参加のため持ちこんだもの。下左は同空軍パイロットに囲まれたアンダーソン氏。下右はウインジール練習機と飛行するフォッカー3葉機。







1976年プラハで行なわれる、アクロバット飛行世界選手権をめざして、イギリスのクランフィールド工科大学で試作された、「クランフィールドA 1」試作1号機。



ヨーロッパ市場に進出をはかる、4人乗り軽飛行機、スポルタビア/スポーツマン180。



西独のライン・フリーグツォイグバウ社がこのほど完成したスポーツ機「ファンライナー01」エンジンは同社がモデファイしたAudi/NSUロータリー・ダクトファン・エンジン。



上はフランスの国内航空エール・アンテール向けA300B2。中はツルーズのエアバス・テストセンターに駐機したA300旅客機群。



エールフランスのコンコルドの乗客が20,000人に達した。20,000人目の乗客はパリからワシントンまで乗ったアメリカのプロ野球チーム"ドジャーズ"の会長オマリー氏。



スナップだより



消火実験を続ける新明和工業のＰＳ－11号機改造の消火飛行艇（西宮市　梅原由美子）。

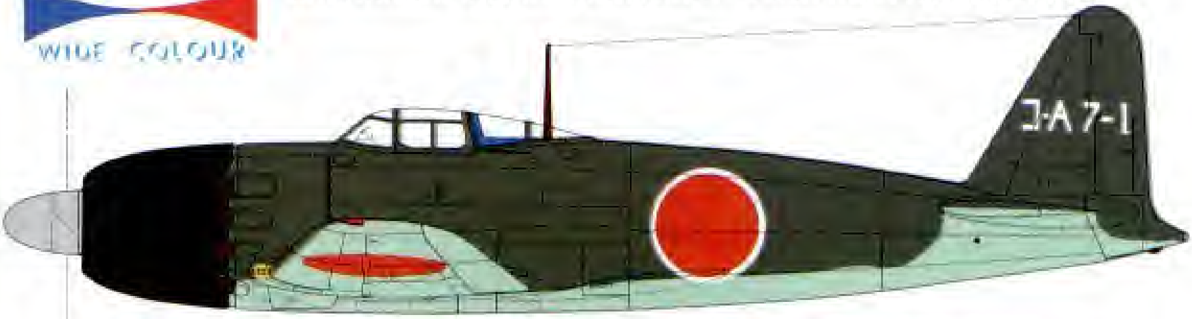


去る10月17～24日まで行なわれた、国際航空宇宙ショーに参加するため10月10日横田基地に飛来したＴＦ－15Ａ（東京都　石田栄一）



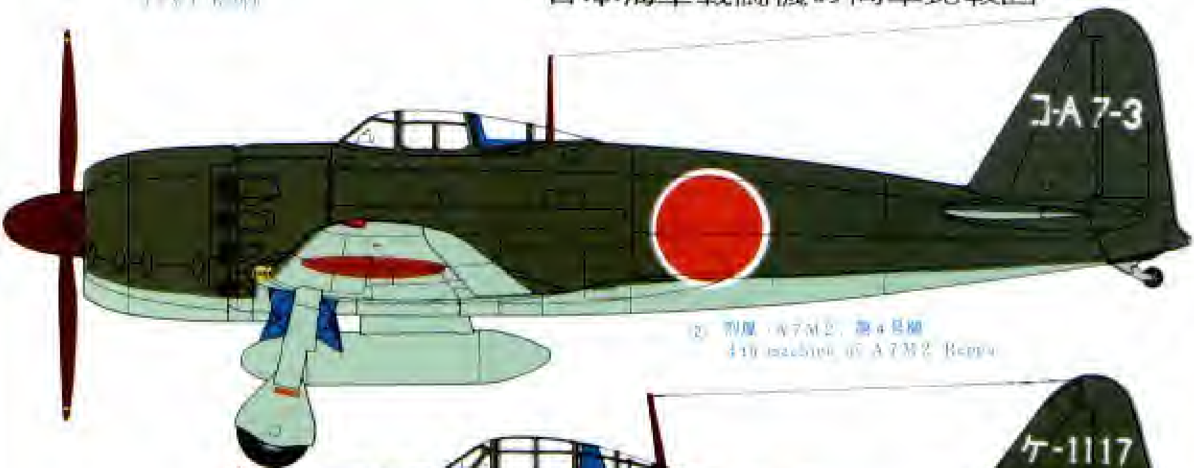
去る10月20日、大阪空港へ飛来したカナダ国防軍のB.707（西宮市　浜野博司）。

JAPANESE NAVAL FIGHTERS: COMPARATIVE PROFILES



1. 烈風 (A7M1)
A7M1 Reppu

日本海軍戦闘機の同率比較図



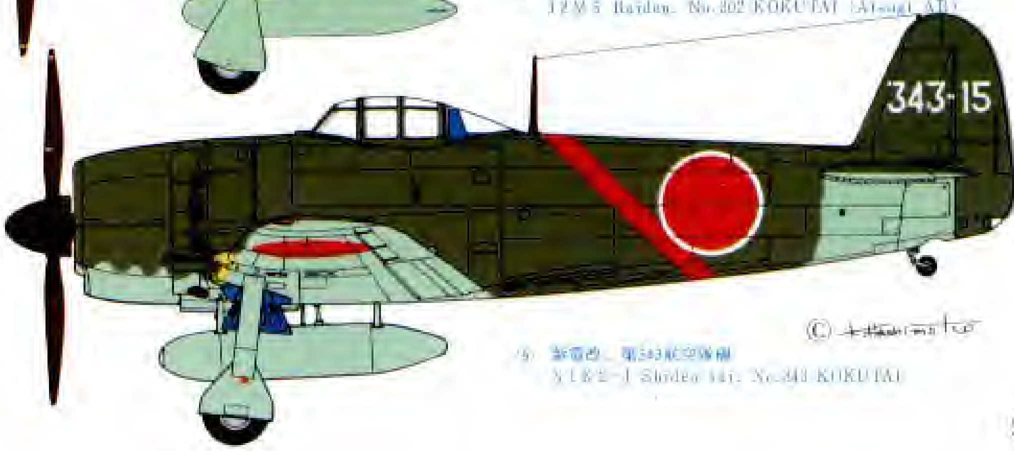
(2) 烈風 (A7M2) 第4号機
4th machine of A7M2 Reppu



(3) 零戦52型丙、元山航空隊（2代）機
A6M5c, Gensan KOKUTAI (II)



(4) 雷電33型、第302航空隊（厚木基地）所属機
J2M5 Raiden, No.302 KOKUTAI (Atsugi AB)



(5) 紫電改、第343航空隊機
N1K2-J Shiden kai; No.343 KOKUTAI



◆太平洋戦線のサンダーボルト◆　Thunderbolts in action.

⬆ マリアナ諸島のサイパンの北方にあるパガン島攻撃のために発進準備中のP-47D。主翼下に500-lb爆弾を吊しており，降下爆撃で陸上の拠点を狙うものであろう。サイパンやテニアン，グアム方面の地上軍を支援して同方面に出動した第7空軍の第318戦闘大隊（318th FG）の所属機で，写真はサイパン島の飛行場での撮影と思われる。⬇ これはサイパン攻撃のために空母から発進するサンダーボルトの珍らしい写真。主脚柱にワイヤをかけて，カタパルトにセットされ，スタート直前。第318戦闘大隊の所属機。空母はマニラベイ





2次大戦機を装備した “米連邦空軍”

テキサス州ハーリントンのレベル・フィールドを本部とする“コンフェダレイト・エァフォース”は，飛行可能な2次大戦機を多数装備した「空飛ぶ航空博物館」。アメリカ各地の航空ショーに出演して人気を集めている。ここに紹介するのは，建国200年を記念して10月7，8，







ENJOY THE CONFEDERATE AIR FORCE MUSEUM-THE NOSTALGIA OF AN ERA

(Photo by Y. "Jake" Yamada)

9，10の４日間，ハーリントンで盛大に行なわれた"空中分列式"の模様である。この博物館は，空軍払い下げのP-51，F8Fを飛ばしていた数人の同好グループにはじまり，現在会員は約1,000名。退役したジェット機を含めると，飛行可能な保有機は約80機である。

〔左上〕B-29（手前）とB-17両爆撃機の編隊飛行。〔左下〕P-39エアラコブラ。P-39は個人が所有していたのをゆずり受けたもので，飛行可能なのは世界でこれ１機。
〔上〕F4Uコルセア（手前）とF6Fヘルキャット。
〔下〕離陸上昇するF8Fベアキャット。





← これもサイパン島攻撃のために空母マニラベイで運ばれた第7空軍第318戦闘大隊のP-47D。同大隊は1944年6月からマリアナ方面に投入されたが，空母マニラベイから発進したのは，同大隊の第73戦闘中隊の各機であった。

↓ 1944年6月24日に撮影したサイパン島の飛行場。第318戦闘大隊のP-47Dが待機しており，P-61ブラックウィドウの1機が着陸に入っている。このP-61は，同島に配備された最初の1機で，ちょうどこの日，同島に最初の一歩をしるすところ。同島に配備されたP-61部隊は，第7空軍の第548，第549，第6各夜間戦闘中隊であった。

↓ これもサイパン島の第318戦闘大隊のP-47D。左端には海軍のアベンジャーが1機見える。その後方は破壊された日本軍の飛行機格納庫。1944年6月23日の撮影である。









〔上・下・右下〕B-17Gフライング・フォートレス。“コンフェダレイト空軍”は，飛行可能な大戦機の取得，保持には涙ぐましい努力をつづけている。このB-17は，フィラデルフィアの航測会社が保有していたもので，アラスカ，カナダ，南アメリカなどで高々度の写真偵察に使われていた。現在，第8空軍第305爆撃大隊（305th BG）の塗装で飛びまわっている。





〔上〕これB-17G（手前）とB-29スーパーフォートレスの編隊飛行。機材の入手でいちばん苦労したのが，このB-29で，同機はカリフォルニア州チャイナレイクの海軍ウェポン・センターに保管されていた1機。空軍から海軍に移譲されていたため，コンフェダレイト空軍が本物の空軍に再三アシを運んで獲得したものである。







⬆　主翼下に500lb爆弾を懸吊作業中。このP-47Dも第318戦闘大隊の1機と思われる。

➡　これはニューギニアのセイダー飛行場に勢ぞろいしたP-47D。1944年3月21日の撮影で，第5空軍さん下部隊所属機である。同空軍の戦闘部隊にP-47が装備されたのは1943年末。44年初めから本格的に出撃した。

➡ 1944年9月12日にビルマのミトキナ飛行場で撮影したP-47D。右手のほうは滑走路に向うC-47。このころ同方面に派遣されたサンダーボルト部隊は，第10空軍の第33戦闘大隊(33rd FG)であり，これもその一部と思われる。



⬇ 沖縄に進駐した第5空軍第58戦闘大隊(58th FG)のP-47D。1945年9月16日の撮影。



CHANCE VOUGHT F4U CORSAIR

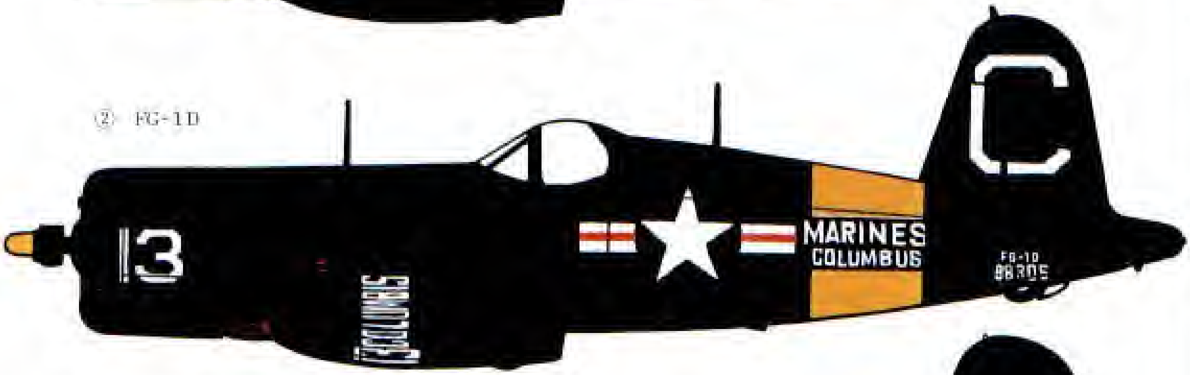
1/32 SCALE KIT

チャンスボードF4Uコルセアのマーキング集

① F4U-1D



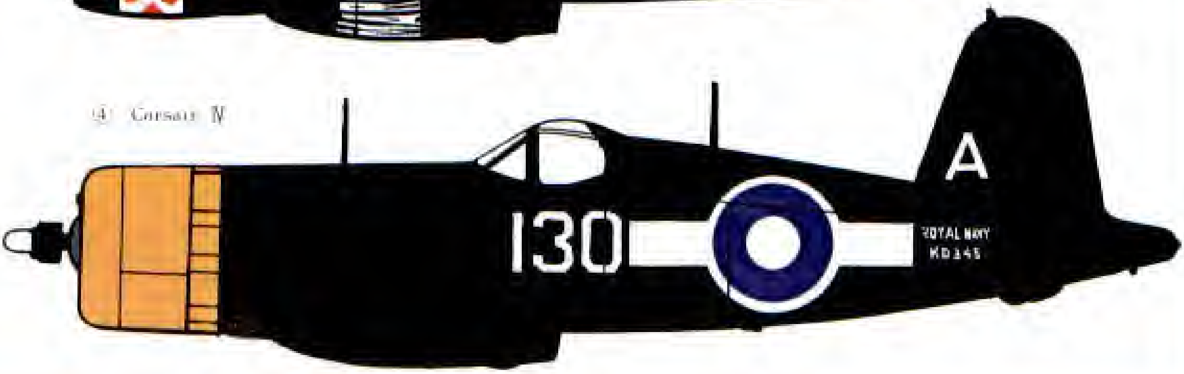
② FG-1D



③ F4U-4



④ Corsair Ⅳ



⑤ FG-1D



⑥ F4U-4



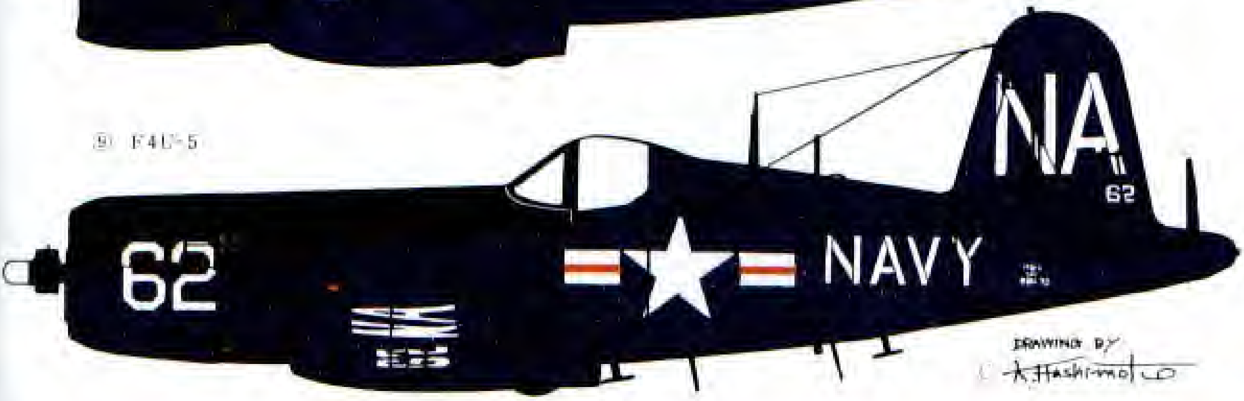
⑦ F4U-4



⑧ F4U-4



⑨ F4U-5



DRAWING BY
A.Hashimoto



CHANCE VOUGHT F4U CORSAIR

ハイモデリングのための
レベル資料集

F4U コルセアのマーキング

F4U-1Dコルセアの1/32キットは，レベルから新発売中で，増槽やロケット弾のパーツが新しく追加されたニューモデルである．ロケット弾は8発あり，爆弾用のパイロンニつも追加され，胴体下面に大型増槽1個を取付けられる本格的なキットに変身している．

高級マニアとなると，このキットをベースにしてF4U-4に改造するのはそれほど困難ではなさそうだし，さらにF4U-5やAU-1への改造に挑戦してみたくなるのではないだろうか．

塗装も，グロスシーブルーのものが多いが，カラー図で紹介したように，結構マーキングのバリエーションも多く，楽しめるモデルのひとつといえよう．

〔前ページ・カラー図解説〕

図1　F4U-1D．空母ワスプ搭載と推定される機体で全面グロスシーブルーの塗装，文字は白．

図2　FG-1D．コロンバス海軍航空基地駐留の海兵隊予備役団隊所属機で，全面グロスシーブルー，胴体に黄色の帯がある戦後の使用機（F4U-1Dと同型）．

図3　F4U-4．第332海兵攻撃飛行隊（VMA-332）の所属機で，1953年，韓国における護衛空母ベイロコ搭載機．塗装は全面グロスシーブルー．

図4　コルセアⅣ．英空母ベンジャンス搭載第1850中隊機．塗装は同じくグロスシーブルーで，カウリングは黄色．

図5　グッドイアFG-1D．沖縄戦に使用された米第2海兵航空ウィングの所属機．

図6　F4U-4．海軍航空予備訓練部隊所属機．全面グロスシーブルーで，胴体に黄色の帯がある．

図7　F4U-4．朝鮮戦争で使用された機体で，所属は不明．これも全面グロスシーブルーの塗装であり，垂直尾翼上端が白．

図8　F4U-4．所属不明であるが，変ったマークをつけている機体．

図9　F4U-5．コルセアの戦後版ともいうべき機体で，米海軍試験センターの所属機と思われる機体．塗装はグロスシーブルーで，機首上面の光線反射よけ塗装は図7とともに黒つや消しとなっている．

（イラストと解説・橋本喜久男）



〔左上〕米空母シャングリラに着艦したイギリス空軍のコルセア。1945年7月21日の撮影。国籍記章が胴体両側面と左主翼上面、右主翼下面の4か所しかないのに注意。全面つやのあるシーブルーの塗装。
〔上〕空母フランクリンに配属されたF4U-1D。第214海兵戦闘飛行隊(VMF-214)の所属機。1945年2月。
〔右〕空母ベニントン号上のF4U-1D。第112海兵戦闘飛行隊(VMF-112)所属機。
〔下〕空母バンカーヒル号上のF4U-1D。第84戦闘飛行隊(VF-84)所属機。







アメリカの博物館に現存しているコルセアの1機

未発表写真集

零　戦



Type 21 Zero Fighter (A6M2) of the 3rd Kokutai, advanced to Kendari, Celebes Is., late in Jan. 1942.

昭和17年1月末、セレベスのケンダリーに進出した第3航空隊の零戦21型。
(Photo: T. Yokoyama)



昭和16年12月8日，フィリピンの空をめざして高雄飛行場を発進する第3航空隊の零戦21型。この日午前10時55分，横山保大尉の指揮する53機の零戦はつぎつぎに高雄の滑走路を離陸，500カイリ（927km）の洋上を一気に飛んで，イバ，クラーク両飛行場に殺到した。海軍航空部隊どとうの進撃の幕明けであった。(Photo:T Yokoyama)



The 53 Sentai's Zero Type 21 fighters, led by Capt. Tamotsu Yokoyama, left Takao Airfield, Taiwan, for a 500nm ocean flight to Angeles (Clark), Philippines, Dec. 8, 1941.



Type 52 Zero Fighters of No. 1 Mitate Special Attack Unit, at Iwojima. Nov. 27, 1944. All of these 12 fighters of the unit, except one which had an accident on the way, made suiside attacks overto Saipan Island, that day, and never returned.

昭和19年11月27日朝、敵の手におちたサイパン島を攻撃するため、12機の零戦が硫黄島の第2飛行場を発進した。館山基地の第252航空隊第317飛行隊から選ばつされた12機で、大村謙次中尉を隊長とする"第1御楯特別攻撃隊"の零戦52型であった。前日の26日に館山から第2飛行場に集結して、27日朝8時10分に2機の彩雲に誘導



されてサイパンに向ったが、上の写真はその発進直前のもの。左端の翼の上に人が立っている1機は、第1御楯隊の各機と同じく、館山の252空から硫黄島に派遣されているもので、増槽をつけていない。第1御楯隊の各機は、全機がエンジンを起動し、搭乗員が乗り込んでいる。後方に見えるのは摺鉢山。(Photo:O.Kajiyama)



Three months and a half after the unit left there, the Iwojima Island was occupied by the USF. Photos of Zero fighters on the island are rare.

前ページと同じく、硫黄島の第2飛行場を発進する第1御楯隊の零戦52型。前ページの写真を撮影したのちに、右側に移動して発進の模様をうつしたものであろう。後方にも同飛行場に派遣されている零戦が2機見える。帽子をふって見送る将官のうち、右から2人目は3航艦長官寺岡謹平中将と思われる。出撃した第1御楯隊の12機



は、1機が超低空で南下中にプロペラで波頭をたたき、途中の島に不時着したが、ほかの全機はサイパンに突っ込んで還らず、誘導の彩雲の1機も消息を絶っている。

第1御楯隊が発進した3カ月半後には、その中継基地となったここ硫黄島も玉砕することになる。同島を基地に活躍した零戦の写真は非常に珍しい。

(Photo:O.Kajiyama)



(上)開戦の日、16年12月8日の高雄基地。第3航空隊の零戦21型がずらりと並んで発進の指令を待つ。この日早朝、同基地は濃い霧につつまれ、早暁の発進予定が9時30分まで延ばされた。ようやく霧も晴れ、エンジンの始動開始。(下)出撃を前に健闘を祈って杯を乾す第3航空隊の隊員たち。高雄からは8日につづいて10にも出撃、その輝かしい戦果はよくご承知のところである。

(Phohto: T. Yokoyama)

"Kan-pai!" before starting for mission flights.





A number of Zero fighters (A6M2)of the 3rd Kokutai waiting for mission order at Takao Airfield, Taiwan, on Dec. 8, 1941, when the Pacific War opened.

（下）漢口に進出した零戦11型。零戦は中国戦線でデビューした。まだ實用實験中であった零戦で２個中隊を編成して，漢口の第12航空隊に派遣されたのは，昭和15年７月。以後，重慶，成都などの攻撃に活躍した。

Type 11 Zero Fighter (A6M3) at Hankou, China. It was in July 1940 at Hankou that Zero fighters were assigned to operational service.
Two Zero units achieved results in attacking Chungching and Chengtu.





（上）これも漢口の第12航空隊の零戦11型と96艦戦。12空に送られた零戦隊は，15年8月19日の初出撃を皮切りに，翌16年の夏ころまで，中国の空を席巻する活躍で，多大の戦果をあげている。（下）高雄基地で整備中の第3航空隊の零戦21型。後方に翼端を折りたたんだ1機も見える。（Photo: T. Yokoyama）

The 12th Kokutai's Zero (Type 11)fighter and Type 96 Carrier Fighter, at Hankou, China.



●エアライナーの基石となった



ボーイング 247 《続》

（147ページ本文記事参照）

（上）ボーイング247は、アメリカで最初の低翼単葉の双発旅客機。1932年に、各エアラインから総計70機を受注したが、そのうち60機はユナイテッド・エア・ライン（UAL）に納入された。UALに引渡された機体はのちにすべて247Dに改造されたが、写真の機体もその1機で、1940年に採用された新しい塗装にしたもの。白を基調にして、エアライン・カラーであるブルーでアクセントをつけたあでやかな塗装。胴体のエアライン名は赤である。（UAL）

（下）フィリップス石油会社の社用機として使われた247D。本社のあるオクラホマ州バートレスビイルを基地に飛びまわった。1935年ころの撮影で、同機は1940年にカナダ政府に売却された。（Phillips Petroleum Co.）





〔上〕ボーイング247Dの27機は、1942年にC-73として陸軍航空隊の輸送機に採用された。陸軍航空隊では、S1H1Gワスプ・エンジンをP&W R-1340-AN-1エンジンに換装したり、3翅ペラを2翅に変え、ノースアメリカンAT-6のカウリングに付けかえるなどの改造をして使っている。1944年には、この全機が民間に払下げられ、中小航空会社や個人が保有することになった。写真の機体も民間に払い下げられた1機で、国籍記章やシリアルの一部をつけたままである。〔下〕パシフィック・エア・トランスポート社で使われた247D。



(American Aviation Historical Society)





〔上〕フィリップス石油会社の社主が自家用機として使った247Dの機内。豪華なソファを置いた乗心地の良さそうな配備である。正面のトイレのドアに付けられた折りたたみ式のスチュワーデス用の席を入れると、全部で10人分の座席が設けられている。

（Philips Petroleum Co）

〔下〕1963年ごろ、オハイオ州のクリーブランドにあるトラベルエア・タクシー会社が使用した247D。同機はUALから売却されて、米政府などいろんな所有者を経て、同タクシー会社に渡ったもの。

（American Auiation Historical Societety）



米第5空軍戦史



P-40とP-39部隊

〔左〕大西洋横断の記録飛行で有名なチャールス・リンドバーグ(左)と第5空軍第2のエース、トーマス・マクガイア少佐。1944年6月に、ニューギニアのホーランディア基地で撮影したもの。　（C.R.Anderson）

〔下〕第49戦闘大隊(49th　FG)のP-40N。第49戦闘大隊は、第5空軍のなかで、南太平洋方面で最初に実戦に参加した戦闘機部隊。当初はP-40のE型を装備しており、のちにK、N型に改変している。1943年3、4、5月には、ニューギニアのブナ航空機動部隊に編入されてP-40で防空、哨戒作戦に従事、160機撃墜の戦果をあげている。この間の損失はわずかに7機であった。写真は1944年の撮影。

（C.R.Anderson）



(WINGS OF 5TH AIR FORCE)

〔右〕左ページ下と同じく第49戦闘大隊のP-40N。ニューギニアで1944年の撮影。
（C.R.Anderson）

〔下〕第8戦闘大隊（8th FG）第36戦闘中隊（36th FS）のP-39Qエアラコブラ。同大隊は1942年末よりP-39Dを装備して戦闘に参加したが、翌43年初めよりQ型に機種改変、一部はまもなくP-38FやP-40Kを装備したが、第36戦闘中隊は43年10月までP-39Qで戦っている。
（W.K.Giroux）





〔下〕第110戦術偵察中隊（110th TRS）のP-40N。1944年12月22日、レイテ島で撮影。第110戦術戦闘中隊は、1944年1月に第71戦術偵察大隊（71st TRG）のれい下に入って、P-39Qで実戦に参加したが、1944年秋に写真のP-40Nに機種改変している。のちにはムスタングの写真偵察型F-6DとF-6Kを装備した。
（Capt.P.J.Giguere）



ジェット戦闘機の先輩たち



アメリカ海軍　⑬

〔上〕空母ミッドウェーで艦上テスト中のF7U-1の1号機（シリアル124415），同機を使っての艦上テストは，1951年6月23日から27日までの5日間行なわれたが，2回目の着艦で主



(80ページ
本文記事参照)





CHANCE VOUGHT F7U CUTLASS チャンスボート カットラス

…の構造上の問点が指摘され、当分のあいだ延期された。〔左…・下〕艦上部隊に配備されたＦ７Ｕ-3。左下は本機を整備し…空母ハンコックで初めて太平洋方面の遠征に出た第 124 戦闘飛行隊（ＶＦ-124）の所属機。当時の空母にはブラスト・フェンスもなく、尾部の低いＦ７Ｕの排気は木製の甲板をそこなって、問題が多かった。甲板上のクルーたちは耳せんなどの消音装備がなかったので、アフターバーナーをふかしての離艦時はショックが大きかった。〔上〕Ｆ７Ｕ-3の操縦席内計器板。





〔上〕カットラスの二つ目の生産型F7U-3は、カリフォルニア州のミラマー海軍航空基地で実用飛行テストののち、1954年2月2日に1号機が実用部隊に引渡された。ミラマーでの実用飛行テストは、各部隊から選ばれたウデの良いパイロットで編成した"カットラス計画"飛行班で6カ月間にわたって行なわれたが、写真上のF7U-3もその実用テスト中のもの。操縦しているのは、のちに宇宙飛行士となったウォーリイ・シェラー中佐である。

〔右上〕第116攻撃飛行隊（VA-116）に配備されたF7U-3M。主翼下に四つのパイロンを付けたF7U-3M装備の部隊は戦闘（VF）から攻撃（VA）部隊に名称を変更、VA-116はその最後に編成された部隊である。





〔左下・下〕12機が造られた写真偵察型のカットラスF7U-3P。同機は全機が評価テスト機として使われ、実戦部隊には1機も配備されなかった。機首を25インチ（64cm）延長して偵察用カメラを3個積み、機銃は取りはずされている。焦点距離36インチ（91cm）までの各種のカメラを積み、夜間撮影のために、操縦席後方の胴体上部にM-112またはT-89フラッシュ・カートリジ40個を携行した。内翼下のパイロンはそのまま装備されているが、この両パイロンに150ガロン増槽を吊すと、行動半径は797kmに延びた。搭載エンジンは、戦闘／攻撃型の-3、-3Mと同じくウェスチングハウスJ46-WE-8または-8B×2である。

